

## Method and arrangement for determining the state of deterioration of a catalyst

Patent Number:  US5303580

Publication date: 1994-04-19

Inventor(s): SCHNEIDER ERICH (DE); SCHNAIBEL EBERHARD (DE)

Applicant(s): BOSCH GMBH ROBERT (DE)

Requested Patent:  DE4112479

Application Number: US19920870264 19920417

Priority Number(s): DE19914112479 19910417

IPC Classification: G01M19/00

EC Classification: F01N11/00C, F02D41/14D1D

Equivalents: IT1258314, JP3313135B2,  JP5179934

---

### Abstract

---

The invention is directed to a method of determining the performance loss of a catalyst by using a deterioration variable indicative of this performance loss. The catalyst is affected by operating conditions and is mounted in the exhaust gas flow of an internal combustion engine having a lambda controller operated to provide a two-level response. The method includes the steps of: obtaining a measurement signal from a lambda probe mounted forward of the catalyst and a test signal from a lambda probe mounted rearward of the catalyst; forming a relationship between the measurement and the test signals; measuring values of operating variables which affect oxygen storage processes in the catalyst; and, correcting the deterioration variable based on the values of the operating variables thereby reducing the influence of the operating conditions on the deterioration variable. Because the deterioration variable can be corrected in the manner described above, this variable can be reliably determined for many different operating conditions rather than only for a few selected operating conditions.

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2

THIS PAGE BLANK (USPTO)



(19) BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

(12) Offenlegungsschrift  
(10) DE 41 12 479 A 1

(51) Int. Cl. 5:  
**F01N 3/20**  
F 02 B 77/08  
F 02 D 41/14  
G 01 M 17/00  
G 07 C 11/00  
G 01 N 27/417

(71) Anmelder:

Robert Bosch GmbH, 7000 Stuttgart, DE

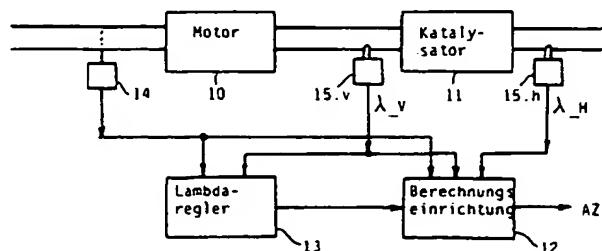
(72) Erfinder:

Schnaibel, Eberhard, Dipl.-Ing., 7241 Hemmingen,  
DE; Schneider, Erich, Dipl.-Ing., 7125 Kirchheim, DE

DE 41 12 479 A 1

(54) Verfahren und Vorrichtung zum Bestimmen des Alterungszustandes eines Katalysators

(57) Ein Verfahren zum Bestimmen des Alterungszustandes eines Katalysators, der im Abgasstrom eines Verbrennungsmotors angeordnet ist, der mit einer Lambdaregelung mit Zweipunktverhalten betrieben wird, welches Beurteilen mit Hilfe einer Alterungszustandsgröße dadurch erfolgt, daß ein Meßsignal und ein Testsignal zueinander in Beziehung gesetzt werden, wobei das Meßsignal von einer vor dem Katalysator und das Testsignal von einer hinter dem Katalysator angeordneten Lambdasonde erfaßt wird, ist dadurch gekennzeichnet, daß zum Verringern des Einflusses von unterschiedlichen Betriebszuständen auf die Alterungszustandsgröße jeweils aktuelle Werte solcher Betriebszustandsgrößen erfaßt werden, die sich auf Sauerstoffspeichervorgänge im Katalysator auswirken, und die Alterungszustandsgröße auf Grundlage dieser Werte korrigiert wird. Dadurch daß die Alterungszustandsgröße in der genannten Weise korrigiert wird, kann sie bei vielen unterschiedlichen und nicht nur bei wenigen ausgewählten Betriebszuständen zuverlässig bestimmt werden.



DE 41 12 479 A 1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Bestimmen des Alterungszustandes eines Katalysators, der im Abgasstrom eines Verbrennungsmotors angeordnet ist.

## Stand der Technik

Es ist seit langem bekannt, daß sich die Wirkung eines Katalysators mit zunehmendem Betriebsalter verschlechtert. Um den Alterungszustand des Katalysators zu bestimmen, sind verschiedene Verfahren und Vorrichtungen bekanntgeworden. Die meisten setzen zum Bestimmen des Wertes einer Alterungszustandsgröße 15 ein Meßsignal und ein Testsignal zueinander in Beziehung, wobei das Meßsignal von einer vor dem Katalysator und das Testsignal von einer hinter dem Katalysator angeordneten Lambdasonde erfaßt wird. So ist z. B. in DE-A-23 04 622 (US-A-39 62 866) beschrieben, daß der Alterungszustand mit Hilfe der Differenz zwischen den Amplituden dieser beiden Signale gebildet wird. Sobald die Differenz unter einen Schwellwert fällt, wird ein Warnsignal ausgegeben. Gemäß DE-A-35 00 594 wird statt der Differenz das Verhältnis der Amplituden verwendet, wobei das Signal auch noch gemittelt wird.

Dieses In-Beziehung-Setzen von Meßsignal und Testsignal zueinander dient dazu, den Einfluß unterschiedlicher Betriebszustände auf die Alterungszustandsgröße zu verringern. Tritt nämlich vor dem Katalysator ein Meßsignal mit großer Amplitude auf, d. h. wird dem Katalysator Abgas mit einer größeren Abweichung vom Lambdawert Eins zugeführt, ist es selbstverständlich, daß auch am Ausgang des Katalysators die Amplitude des Lambdasignals zunehmen wird, da bei jeweils gleichem Speicherverhalten des Katalysators an seinem Ausgang um so mehr unkonvertiertes Schadgas austritt, je mehr ihm an seinem Eingang zugeführt wird. Durch das genannte In-Beziehung-Setzen, insbesondere die Quotientenbildung, wird der Einfluß eines großen Meßsignals auf die Alterungszustandsgröße stark verringert.

Es hat sich jedoch gezeigt, daß trotz der genannten Maßnahme noch große Schwankungen der berechneten Alterungszustandsgröße zu beobachten sind. Weswegen dies so ist, wird weiter unten näher erläutert. Es bestand jedenfalls seit langem der Wunsch, diese Schwankungen in der Alterungszustandsgröße durch ein entsprechend ausgebildetes Verfahren und eine entsprechend ausgebildete Vorrichtung zu verringern.

## Darstellung der Erfindung

Das erfundungsgemäße Verfahren zeichnet sich gegenüber den vorstehend beschriebenen Verfahren dadurch aus, daß zum Verringern des Einflusses von unterschiedlichen Betriebszuständen auf die Alterungszustandsgröße jeweils aktuelle Werte solcher Betriebszustandsgrößen erfaßt werden, die sich auf das Sauerstoffspeichervermögen im Katalysator auswirken, und die Alterungszustandsgröße auf Grundlage dieser Werte korrigiert wird.

Die erfundungsgemäße Vorrichtung weist neben den oben genannten Sonden zum Erfassen des Meßsignals und des Testsignals und einer Einrichtung zum In-Beziehung-Setzen dieser beiden Signale zusätzlich eine Korrekturseinrichtung auf, zum Korrigieren der Alterungszustandsgröße auf Grundlage jeweils aktueller Werte solcher Betriebszustandsgrößen, die sich auf Sauer-

stoffspeichervorgänge im Katalysator auswirken.

Als Betriebszustandsgrößen werden insbesondere die Reglerlage, die Reglerfrequenz und der Luftmassenstrom erfaßt. Mit zunehmender Vergrößerung der Abweichung der Reglerlage vom Lambdawert Eins und mit zunehmendem Luftmassenstrom wird die zunächst wie herkömmlich berechnete Alterungszustandsgröße verringert, während sie mit zunehmender Reglerfrequenz vergrößert wird. Von ganz besonderem Vorteil ist es, die Alterungszustandsgröße nur dann zu bestimmen, wenn Testsignale für fettes und mageres Gemisch im Abstand der Reglerperiode aufeinanderfolgen. Dann ist sicher, daß der Katalysator immer zwischen ganz mit Sauerstoff gefülltem und ganz in bezug auf Sauerstoff geleertem Zustand schwankt. Damit liegen wohldefinierte Ausgangszustände für die Sauerstoffspeicherabläufe im Katalysator vor. Dies führt wiederum zu besonders zuverlässigen Werten für die Alterungszustandsgröße.

## Zeichnung

Fig. 1 Schematische Darstellung eines Katalysators mit jeweils einer Lambdasonde im Abgasstrom vor und hinter dem Katalysator;

Fig. 2a bis 2e Idealisierte zeitliche Verläufe von Lambdawerten vor (magere Linien) und hinter (fette Linien) einem Katalysator;

Fig. 3 Flußdiagramm eines Verfahrens zum Korrigieren des Wertes einer Alterungszustandsgröße abhängig von Werten von Betriebszuständen eines Verbrennungsmotors;

Fig. 4 Darstellung eines Verfahrensschrittes, wie er zwischen den Marken A und B im Flußdiagramm von Fig. 3 eingefügt werden kann, in welchem Fall der Schritt s5 in Fig. 3 entfällt; und

Fig. 5 Darstellung eines Flußdiagrammschrittes, wie er in Fig. 3 an die Stelle des dort eingezeichneten Schrittes s2 zwischen den Marken B und C treten kann.

## Beschreibung von Ausführungsbeispielen

Fig. 1 zeigt schematisch einen Verbrennungsmotor 10, einen Katalysator 11 und Funktionsgruppen zum Beurteilen des Alterungszustandes des Katalysators, nämlich eine Berechnungseinrichtung 12 und einen Lambdaregler 13. Im Ansaugrohr zum Motor 10 ist ein Luftmassenmesser 14 angeordnet, dessen Signal sowohl der Berechnungseinrichtung wie auch dem Lambdaregler zugeführt wird. Im Abgasrohr zwischen dem Motor und dem Katalysator ist eine vordere Lambdasonde 15.v montiert, deren Lambdawertsignal  $\lambda_V$  ebenfalls dem Lambdaregler und der Berechnungseinrichtung zugeführt wird. Hinter dem Katalysator ist eine hintere Lambdasonde 15.h angebracht, deren Lambdawertignal  $\lambda_H$  der Berechnungseinrichtung 12 zugeführt wird.

Die Berechnungseinrichtung 12 ermittelt u. a. die Maximalwerte der Signale  $\lambda_V$  und  $\lambda_H$ , und zwar als Meßsignal bzw. Testsignal, und berechnet aus In-Beziehung-Setzen dieser Signale zueinander in herkömmlicher beliebiger Weise eine vorläufige Größe für den Alterungszustand AZ des Katalysators 11. Im folgenden wird davon ausgegangen, daß der vorläufige Wert durch den Quotienten von Testsignal zu Meßsignal berechnet wird, also zu  $\lambda_H \text{ MAX} / \lambda_V \text{ MAX}$ .

Fig. 2a zeigt idealisiert mit magerer Linie den zeitlichen Verlauf des Lambdawertes  $\lambda_V$  unter der Annah-

me, daß eine Zweipunktregelung mit ausschließlich integralem Verhalten am Verbrennungsmotor ausgeführt wird, dessen Abgas dem Katalysator 10 zugeführt wird. Weiterhin ist angenommen, daß der zeitliche Verlauf des Signals  $\lambda_V$  ohne Verzerrungen genau mit dem zeitlichen Verlauf der vom Lambdaregler dem Kraftstoff zugemessene Kraftstoffmenge übereinstimmt. Schließlich ist angenommen, daß die Regelung auf den Lambdawert Eins erfolgt. Dies bedeutet, daß die Dreiecksschwingung des Signals  $\lambda_V$  symmetrisch in bezug auf den Lambdawert Eins ist. Dies wiederum hat zur Folge, daß bei ausreichend großem Sauerstoffspeichervermögen des Katalysators in der Magerphase gerade so viel Sauerstoff in den Katalysator eingespeichert wird, wie ihm in der anschließenden Fettphase zum Oxidieren noch unverbrannter Abgaskomponenten wieder entnommen wird.

Fig. 2a, wie auch die weiteren Figuren b bis e, betreffen jedoch einen Katalysator, der einen Alterungszustand aufweist, bei dem er nicht mehr dazu in der Lage ist, allen Sauerstoff zu speichern, der während der Magerphase anfällt. Ab dem Zeitpunkt, zu dem das Sauerstoffspeichervolumen des Katalysators erschöpft wird, tritt Sauerstoff am Auslaß des Katalysators aus, weswegen der Lambdawert  $\lambda_H$  auf Werte größer Eins ansteigt. Hierbei ist für deutliche Darstellung der zu betrachtenden Effekte davon ausgegangen, daß der Katalysator schlagartig mit Sauerstoff gefüllt ist und dann an seinem Ausgang im wesentlichen denselbe Lambdawert gemessen wird wie an seinem Eingang. Tatsächlich läuft der Sauerstoffspeicher nicht schlagartig, sondern allmählich über.

In Fig. 2a ist der Zeitpunkt, zu dem der Lambdawert  $\lambda_H$  aus dem genannten Grund auf den Lambdawert  $\lambda_V$  springt, mit T1 bezeichnet. Bis zum Zeitpunkt T0, zu dem das Signal  $\lambda_V$  unter den Wert Eins fällt, decken sich die Signalverläufe von  $\lambda_V$  und  $\lambda_H$ . Das letztere Signal ist mit fetter Linie dargestellt. Ab dem Zeitpunkt T0 wird der Sauerstoffspeicher geleert. Es wird angenommen, daß er zu einem Zeitpunkt T1' schlagartig leer ist, woraufhin unverbrannte Abgaskomponenten durch den Katalysator 10 bis zur hinteren Lambdasonde 11.h durchdringen, was zur Folge hat, daß ab dem Zeitpunkt T1' der zeitliche Verlauf von  $\lambda_H$  mit demjenigen von  $\lambda_V$  übereinstimmt. Dies gilt bis zu einem Zeitpunkt T0', zu dem der Lambdawert Eins von fetten Werten herkommend überschritten wird. Dann erfolgt erneut Speicherung von Sauerstoff.

In Fig. 2a ist die Amplitude des Signals  $\lambda_V$  mit  $\lambda_V$  MAX und diejenige des Signals  $\lambda_H$  mit  $\lambda_H$  MAX bezeichnet. Diese Werte stellen das Meßbzw. das Testsignal dar. Der Quotient  $\lambda_H$  MAX /  $\lambda_V$  MAX ist die Alterungszustandsgröße AZ.

In Fig. 2a ist, wie auch im den weiteren Fig. b bis e, die jeweilige Fläche unter dem Signal  $\lambda_V$  in den Zeiträumen, in denen Sauerstoff im Katalysator gespeichert wird, schraffiert dargestellt. Dadurch ist gut erkennbar, daß das Beenden des Speichervorgangs wegen Überlaufens des Speichers mit dem Zeitpunkt T1 der Änderung des Lambdawertes  $\lambda_H$  übereinstimmt. Es ist weiterhin unmittelbar ersichtlich, daß sich mit Verringern der Speicherfähigkeit des Katalysators der Zeitpunkt T1 immer weiter nach vorne verschiebt. Ein solcher Fall ist in Fig. 2b dargestellt. Je früher der Zeitpunkt T1 liegt, desto größer ist der Wert  $\lambda_H$  MAX, auf den das Signal  $\lambda_H$  springt (vorausgesetzt T1 liegt nicht im ansteigenden Bereich von  $\lambda_V$  vom Lambdawert Eins auf den Maximalwert  $\lambda_V$  MAX im Magerbereich).

Die Fig. 2c bis e veranschaulichen Fälle, gemäß denen sich der Wert von  $\lambda_H$  MAX wegen Besonderheiten im Betriebszustand des Verbrennungsmotors 10 ändert, nicht aber wegen Änderung des Alterungszustandes des Katalysators.

Fig. 2c betrifft den Fall, daß das Signal  $\lambda_V$  MAX während einer Schwingungsperiode des Lambdareglers zu klein bleibt. Es ist angenommen, daß es das Signal im Magerbereich ist. Dann kann der Katalysator gar nicht so viel Sauerstoff aufnehmen, wie er eigentlich trotz seiner fortgeschrittenen Alterung noch speichern könnte. Dies wiederum hat zur Folge, daß bereits nach relativ kurzer Zeit in der Fettphase der im Katalysator gespeicherte Sauerstoff ganz verbraucht ist, so daß das Signal  $\lambda_H$  MAX bereits erreicht wird, wenn das Signal  $\lambda_V$  noch einen sehr hohem (Betrag-)Wert aufweist.

Fig. 2d betrifft den Fall, daß die Regellage nach Fett verschoben ist. In diesem Fall ist die Magerphase immer kürzer als die Fettphase. Auch in diesem Fall ist der während der Magerphase gespeicherte Sauerstoff bereits zu einem erheblich früheren Zeitpunkt verbraucht, als er dem Ende der Fettphase entspricht. Daraus resultiert wiederum ein größerer Wert für  $\lambda_H$  MAX.

Fig. 2e betrifft schließlich den Fall, daß die Regelfrequenz erhöht ist. Hierbei wird zunächst angenommen, daß der Luftmassenstrom unverändert ist. Wegen der vergrößerten Regelfrequenz ist die Phase verkürzt, in der während der Magerphase gespeicherte Sauerstoff verbraucht wird. Dadurch liegt zwischen den Zeitpunkten T1 und T0 nur noch ein verkürzter Zeitraum, was wiederum zur Folge hat, daß der Wert von  $\lambda_H$  auf einen kleineren Wert  $\lambda_H$  MAX springt. Es ist jedoch zu beachten, daß sich das Vergrößern der Regelfrequenz weniger stark auf  $\lambda_H$  MAX auswirkt als vorstehend angegeben, da ein Vergrößern der Regelfrequenz meistens durch erhöhtem Luftmassenstrom bedingt ist. Ein erhöhter Luftmassenstrom führt jedoch zu verkürzten Erreichen des Sättigungszustandes bzw. des Leerzustandes des Katalysators in bezug auf Sauerstoff, wodurch die Zeitspanne zwischen T1 und T0 wieder vergrößert wird.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, daß sich die aus dem Verhältnis  $\lambda_H$  MAX /  $\lambda_V$  MAX berechnete Alterungszustandsgröße AZ mit wachsender Abweichung der Regellage vom Lambdawert Eins und mit zunehmendem Luftmassenstrom vergrößert, jedoch mit Vergrößerung der Regelfrequenz verkleinert. Dementsprechend muß die Alterungszustandsgröße AZ jeweils in umgekehrter Richtung korrigiert werden, wenn derartige Änderungen der Regellage, des Luftmassenstroms und/oder der Regelfrequenz festgestellt werden. Wie diese Korrektur erfolgen kann, wird nun mit Hilfe von Fig. 3 erläutert.

Im Schritt s1 des Flußdiagramms von Fig. 3 werden die Signale  $\lambda_V$ ,  $\lambda_H$ ,  $\Delta\lambda$ ,  $F_\lambda$  und LM erfaßt.  $\Delta\lambda$  ist hierbei die Abweichung der Reglerlage vom Lambdawert Eins,  $F_\lambda$  ist die Regelfrequenz und LM ist der angesaugte Luftmassenstrom. Außerdem werden in Schritt s1 das Meßsignal  $\lambda_V$  MAX und das Testsignal  $\lambda_H$  MAX für jede Halbperiode einer Reglerschwingung bestimmt.

Über zwei Marken A und B wird ein Entscheidungsschritt s2 erreicht, in dem untersucht wird, ob die Testsignale für Fett und Mager im Abstand der Reglerperiode liegen. Ist dies der Fall, schließt sich über eine Marke C ein Schritt s3 an, in dem der vorläufige Wert der Alterungszustandsgröße AZ in herkömmlicher Weise als Verhältnis  $\lambda_H$  MAX /  $\lambda_V$  MAX gebildet wird. An-

schließend (Schritt s4) wird dieser Wert mit Hilfe der Werte LM und  $F \lambda$  korrigiert, wie in Fig. 3 in Schritt s4 eingetragen. Dabei ist LM 0 ein Normierungsluftmassenstrom und  $F \lambda 0$  ist eine Normierungsreglerfrequenz. Eine weitere Korrektur von AZ findet auf Grundlage des Wertes  $\Delta \lambda$  in der in Schritt s5 in Fig. 3 eingetragenen Weise statt. Hierbei sind  $k_1$  und  $k_2$  Konstanten. Der in dieser Weise mehrfach korrigierte ursprüngliche Wert von AZ wird in Schritt s6 mit zuvor bestimmten korrigierten Werten von AZ gemittelt. Schließlich wird noch untersucht (Schritt s7), ob das Verfahren beendet werden soll. Ist dies nicht der Fall, wiederholt sich der Ablauf ab Schritt s1.

Der letzte Schritt s7 wird auch ausgehend von Schritt s2 über eine Marke D erreicht, wenn sich ergibt, daß die Testsignale für Fett und Mager nicht im wesentlichen im Abstand der Reglerperiode liegen. Dies bedeutet nämlich, daß mindestens eines der Testsignale für Fett und/oder Mager ausgefallen ist. Dies bedeutet wiederum, daß das Füllen des Katalysators mit Sauerstoff oder dessen Entleeren ausgehend von einem undefinierten Zustand erfolgte, so daß das Testsignal weniger vom Alterungszustand des Katalysators als vielmehr vom Ausgangszustand des Füll- oder Entleerzustandes abhängt, wie anhand von Fig. 2c veranschaulicht. Mit Hilfe von Schritt s2 soll also ein Verändern des bisher gelgenden Wertes von AZ vermieden werden, wenn der Fall von Fig. 2c eintritt. Dies kann insbesondere bei einem Zweipunktregler mit ungleich großen P-Sprüngen nach Fett und nach Mager (größere Sprünge in Richtung Fett) auftreten.

Das eben beschriebene Verfahren kann unter anderem leicht so abgeändert werden, daß man Schritt s5 der Korrektur der Regellage entfallen läßt und dafür zwischen den genannten Marken A und B einen Schritt einfügt, wie er durch Fig. 4 veranschaulicht wird. Gemäß diesem Schritt wird eine Abweichung  $\Delta \lambda$  der Regellage vom Lambdawert beseitigt, bevor der aktuelle Wert der Alterungszustandsgröße AZ bestimmt wird.

Weiterhin läßt sich das Verfahren von Fig. 3 so abändern, daß Schritt s2 zwischen den Marken B, C und D durch den in Fig. 5 dargestellten Schritt ersetzt wird. Es wird nämlich untersucht, ob zwei oder mehr P-Sprünge ungleicher Größe in kurzer Zeitspanne aufeinanderfolgen. Diese Maßnahme dient, wie bereits in anderem Zusammenhang erläutert, zum Ausschließen von Schwierigkeiten, wie sie in Fällen auftreten, wie sie durch Fig. 2c veranschaulicht sind.

Es wird darauf hingewiesen, daß nicht alle anhand der Fig. 3 bis 5 erläuterten Maßnahmen zum Korrigieren des Wertes der Alterungszustandsgröße AZ oder zum Aussetzen der Neubestimmung dieser Größe gemeinsam angewendet werden müssen. Vielmehr kann jede dieser Maßnahmen einzeln oder in anderen Kombinationen als den besprochenen angewendet werden. Auch ist es unerheblich, wie die zu korrigierende Alterungszustandsgröße konkret berechnet wird.

Dadurch daß die Alterungszustandsgröße in der oben beschriebenen Art und Weise korrigiert wird, ist es möglich, sie in zuverlässiger Weise bei vielen unterschiedlichen und nicht nur einigen wenigen ausgewählten Betriebszuständen zu bestimmen.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zum Bestimmen des Alterungszustandes eines Katalysators, der im Abgasstrom eines Verbrennungsmotors angeordnet ist, der mit einer

Lambdaregelung mit Zweipunktverhalten betrieben wird, welches Beurteilen mit Hilfe einer Alterungszustandsgröße dadurch erfolgt, daß ein Meßsignal und ein Testsignal zueinander in Beziehung gesetzt werden, wobei das Meßsignal von einer vor dem Katalysator und das Testsignal von einer hinter dem Katalysator angeordneten Lambdasonde erfaßt wird, dadurch gekennzeichnet, daß zum Verringern des Einflusses von unterschiedlichen Betriebszuständen auf die Alterungszustandsgröße jeweils aktuelle Werte solcher Betriebszustandsgrößen erfaßt werden, die sich auf Sauerstoffspeicherorgänge im Katalysator auswirken, und die Alterungszustandsgröße auf Grundlage dieser Werte korrigiert wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Abweichung  $\Delta \lambda$  der aktuellen Regellage zum Lambdawert Eins ermittelt wird und die Alterungszustandsgröße mit zunehmendem Wert des Betrags von  $\Delta \lambda$  erniedrigt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß eine eventuell vorhandene Abweichung der Regellage vom Lambdawert "1" beseitigt wird, bevor die Alterungszustandsgröße berechnet wird.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der vom Motor ange saugte Luftmassenstrom und die Lambdareglerfrequenz gemessen werden und die Alterungszustandsgröße mit zunehmendem Luftmassenstrom erniedrigt und mit zunehmender Reglerfrequenz erhöht wird.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Auswerten der Alterungszustandsgröße vorübergehend ausgesetzt wird, wenn bei Lambdaregelung mit ungleichen P-Anteilen zwei oder mehr P-Sprünge kurzzeitig aufeinanderfolgen.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Alterungszustandsgröße nur ausgewertet wird, wenn Testsignale für fettes und mageres Gemisch im Abstand der Reglerperiode aufeinanderfolgen.

7. Vorrichtung zum Bestimmen des Alterungszustandes eines Katalysators (11), der im Abgasstrom eines Verbrennungsmotors (10) angeordnet ist, der mit einer Lambdaregelung mit Zweipunktverhalten betrieben wird, mit

- einer vor dem Katalysator angeordneten Lambdasonde (15.v) zum Erfassen eines Meßsignals;

- einer hinter dem Katalysator angeordneten Lambdasonde (15.h) zum Erfassen eines Testsignals;

- und einer Einrichtung (12) zum Berechnen einer Alterungszustandsgröße durch In-Beziehung-Setzen des Testsignals; gekennzeichnet durch

- eine Einrichtung (12) zum Korrigieren der Alterungszustandsgröße abhängig von Betriebszustandswerten in solcher Weise, daß sich unterschiedliche Betriebszustände möglichst wenig auf die Alterungszustandsgröße auswirken.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

— Leerseite —

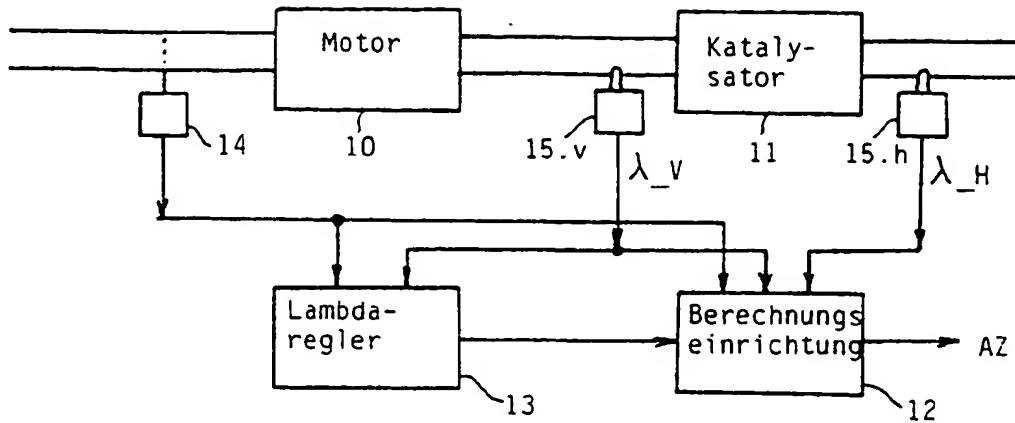


Fig. 1

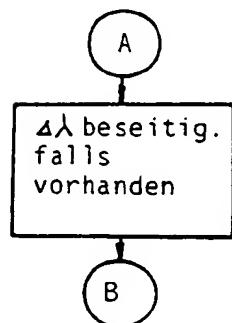


Fig. 4

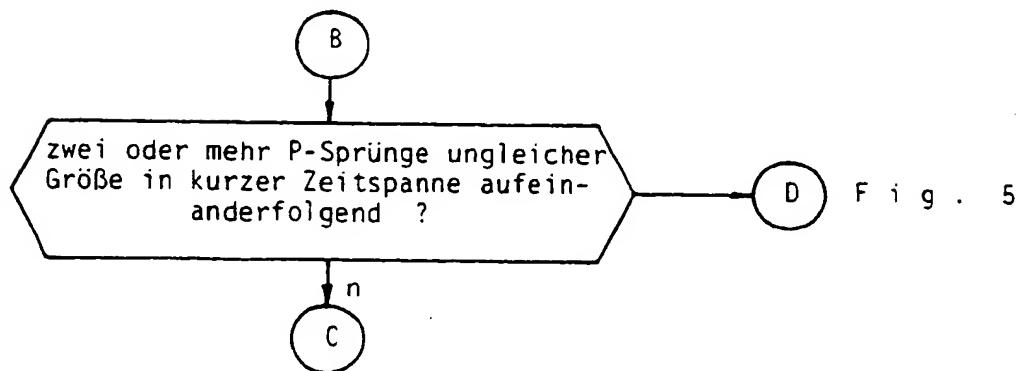


Fig. 5

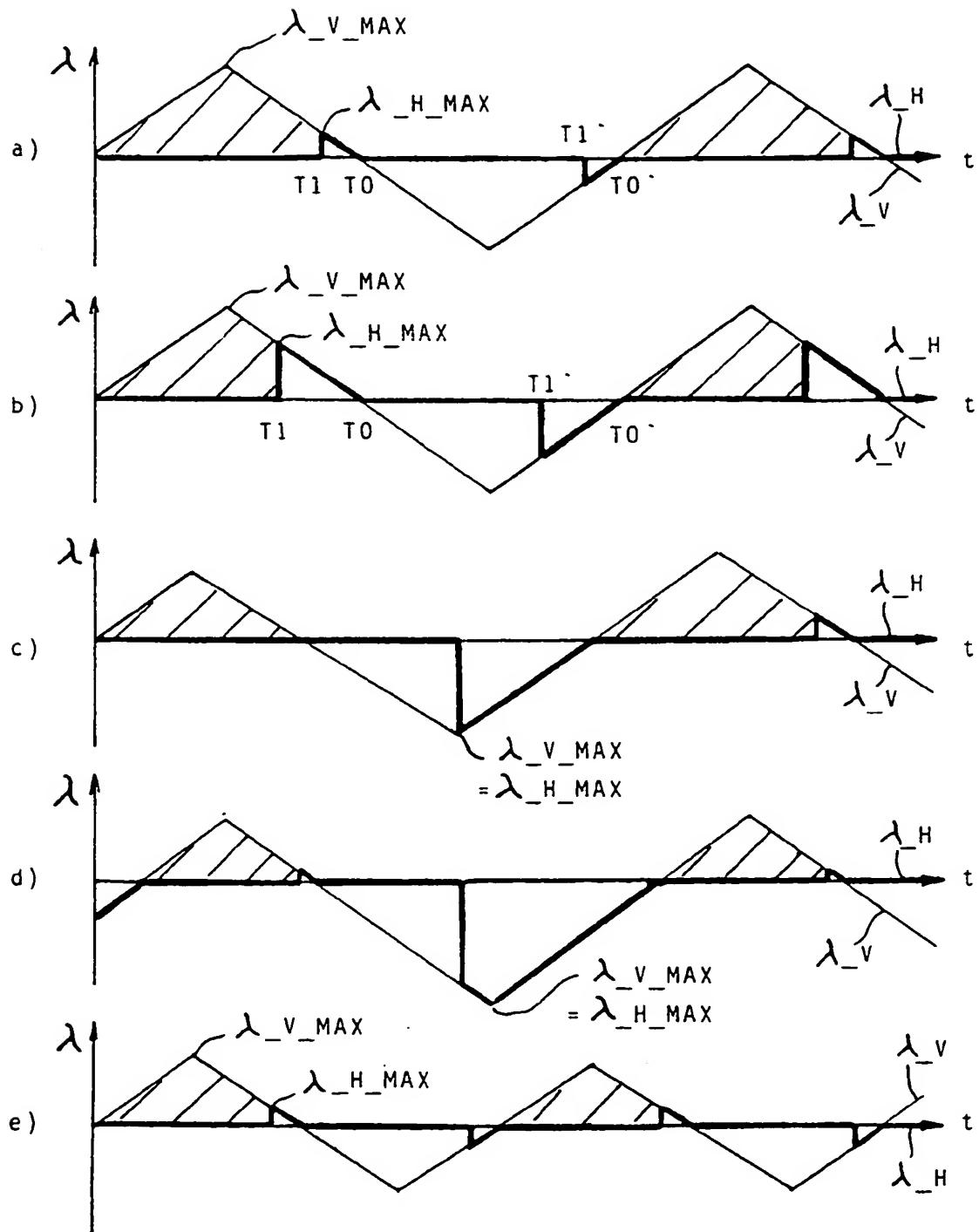


Fig. 2

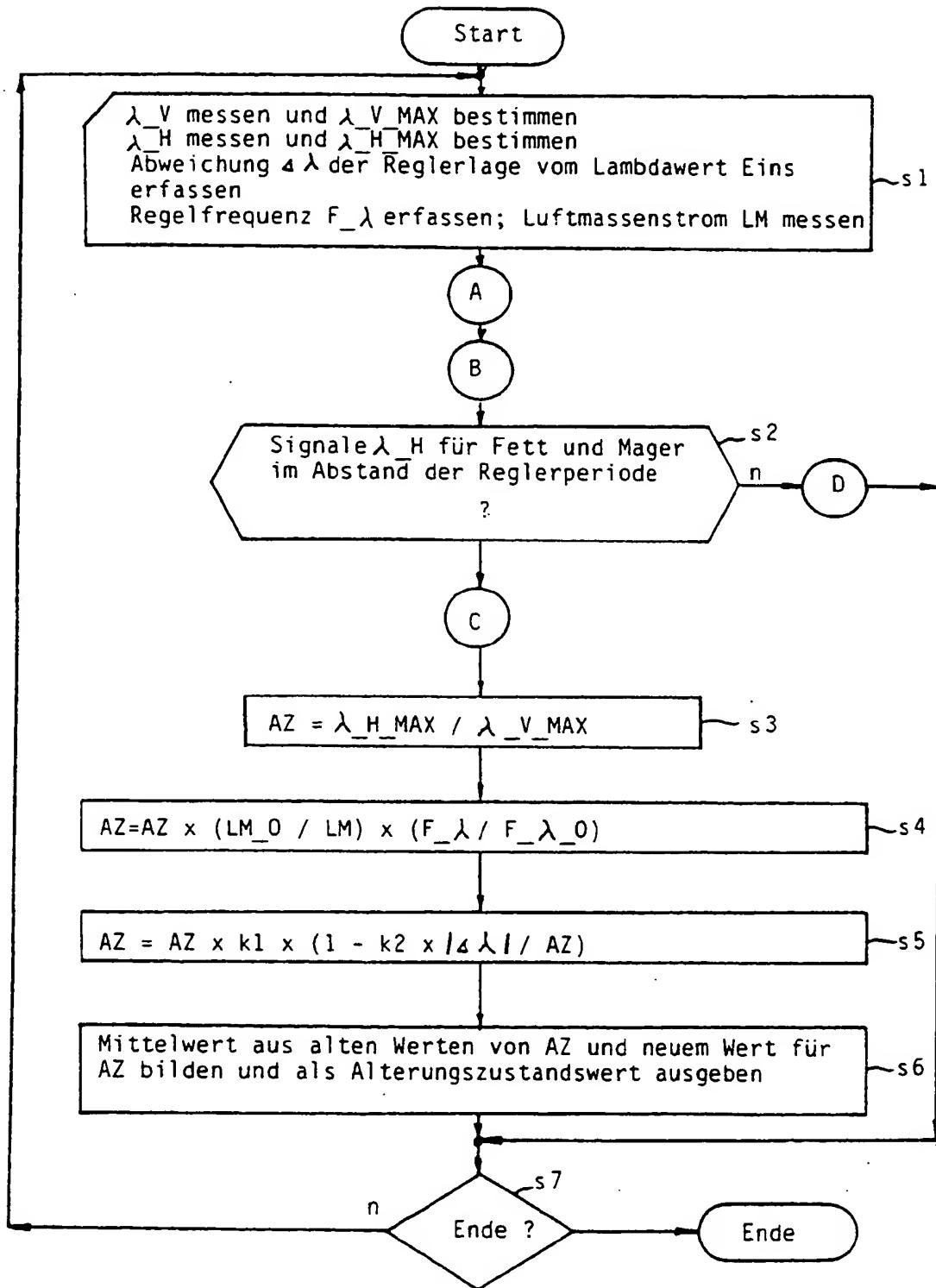


Fig. 3